SENADO

SECRETARIA

DIRECCION GENERAL DE COMISIONES

XLIIIa. LEGISLATURA

TERCER PERÍODO

CARPETA Nº 786 DE 1992

DISTRIBUIDO Nº 1344 DE 1992

COMISION DE TRANSPORTE Y OBRAS PUBLICAS

COPIA DEL ORIGINAL SIN CORREGIR

ABRIL DE 1992

M A R I N A M E R C A N T E

NORMAS PARA ABANDERAMIENTO

VERSION TAQUIGRAFICA DE LA SESION DE LA COMISION DEL DIA 29 DE ABRIL DE 1992

- I -

A S I S T E N C I A

Preside : Señor Senador Walter Belvisi -ad hoc-

Asisten : Señores Senadores José Germán Araújo y Manuel Singlet

Invitados especiales: Por la Cámara de la Marina Mercante: su Presidente, Capitán Eitel Ravenna y señores Alvaro Ardao (Gerente),Capitán Miguel Butteri, Américo Deambrosi, Dennis Georgeoglou y Daniel Juan

SEÑOR PRESIDENTE.- Habiendo número, está abierta la sesión.

(Es la hora 11 y 48 minutos)

En nombre de la Comisión de Transporte y Obras Públicas del Senado, queremos dar la bienvenida a los representantes de la Cámara de la Marina Mercante, que han concurrido a este ámbito a expresar su opinión sobre el proyecto de ley que desde hace ya tiempo se encuentra radicado en el Parlamento --inclusive, desde la Legislatura anterior-- y que si bien ha tenido una serie de modificaciones, finalmente ha sido aprobado por la Cámara de Representantes. Como es sabido, en este momento está a consideración de esta Comisión para que posteriormente sea remitido, con el informe correspondiente, al Pleno de la Cámara de Senadores.

En consecuencia, y de acuerdo con lo que es una norma en materia de asesoramiento, escucharemos con mucha atención lo que puedan aportar nuestros visitantes y, desde ya, agradecemos las opiniones que se vayan virtiendo en esta reunión del día de hoy.

SEÑOR RAVENNA.- Nuestra intención es ser breves, porque, salvo objeciones menores que hemos descartado en aras de la celeridad de la aprobación de este proyecto de ley, consideramos que esta iniciativa contiene cláusulas muy importantes para el futuro desarrollo de la marina mercante nacional.

Ante todo, deseamos señalar que la totalidad

de los miembros de la Cámara de la Marina Mercante estamos de acuerdo con el texto de este proyecto y, por ende, no tenemos observaciones que hacer. De ahí nuestro deseo de que sea aprobado por el Senado a la mayor brevedad posible puesto que, entre otras cosas, en este momento la empresa naviera más importante del país está a punto de adquirir --ya se ha firmado el compromiso, e inclusive uno de sus representantes se encuentra presente en este ámbito-- un buque de gran valor, con capacidad para 1500 contenedores. Esto significa que tanto esa empresa, como la Marina Mercante Nacional, contarán con el buque más grande del país.

Por otra parte, cabe informar que, de mantenerse la ley anterior de abanderamiento, esta empresa tendría que depositar en la Prefectura Nacional Naval y en el Banco de la República una cifra cercana a los U$S 500.000 por el 1% de comisión que habitualmente se cobra. Como es sabido, ese monto importante de dinero quedará inmoviliza-do en la Prefectura Nacional Naval mientras el buque tenga bandera nacional. En consecuencia, la aprobación de este proyecto de ley no sólo es beneficiosa para la Marina Mercante, sino también, en este caso en particular, a efectos de evitar que ese buque --que, de todas maneras, va a ser comprado-- quede con otra bandera hasta que se sancione esta iniciativa.

Por el momento, es cuanto deseábamos manifestar, aunque aclaramos que estamos a disposición de los señores senadores para cualquier comentario al respecto.

SEÑOR DEAMBROSI.- Reafirmando lo que ha dicho el señor Presidente de nuestra Cámara, queremos señalar que nuestra aspiración --estamos hablando de la totalidad de los armadores privados uruguayos del transporte de carga-- es contar con una legislación más moderna. Como es sabido, las normas existentes en la materia se han originado en los viejos Códigos que contienen disposiciones que actualmente son obsoletas. Precisamente, esa obsolescencia, traducida a reglamentos que luego debemos cumplir, nos hace muy difícil lograr la competitividad necesaria, sobre todo, si tenemos en cuenta que hoy la marina mercante no es un servicio exclusivo del país, sino que se relaciona con otras naciones.

Estos buques que se van a incorporar a empresas uruguayas transportan mercaderías, por ejemplo, entre Argentina y Brasil con países de Europa. Justamente es en este sentido que vemos el desarrollo futuro de nuestra marina mercante. Lamentablemente como decía, en virtud de la normativa vigente y de esa serie de reglamentos que existen, se nos hace muy difícil embanderar estos buques con bandera uruguaya, puesto que de ese modo perderían toda posibilidad de competencia internacional. Esta es la razón por la que desde hace tiempo venimos trabajando en aras de una puesta al día de la legislación actual, no para lograr una bandera de conveniencia a nivel de aquellos países que venden su bandera en condiciones que no buscamos, ni pretendemos, sino para que nos permita trabajar libremente, compitiendo con otros países, en un tráfico que es muy duro y que conlleva grandes

inversiones y también importantes riesgos. No obstante, el país cuenta con empresas, empresarios y trabajadores formados para manejar estos buques. Quiere decir que lo que está faltando, es justamente una legislación adecuada a las grandes inversiones que hay que realizar, que cada día son mayores puesto que, por ejemplo, el valor de un buque como el que se citaba hace unos momentos oscila en los U$S 20:000.000.

Necesitamos, pues, contar con una serie de elementos que nos permitan ser competitivos en un mercado cada día más exigente a nivel internacional.

En síntesis, pues, nuestra aspiración es modernizar la legislación vigente, haciéndola acorde a las necesidades actuales del transporte internacional.

GEORGEOGLOU.- La empresa a la que se aludía hace unos instantes es precisamente la nuestra, Montemar S.A. Tenemos comprometido en comprar un buque que hoy porta la bandera alemana y que será recibido en el Puerto de Hamburgo el día 27 de mayo.

Sin perjuicio del trámite que siga el proyecto de ley, deseo aclarar a la Comisión que la totalidad de la tripulación que se embarcará en ese buque es de nacionalidad uruguaya. Se trata de personal que nuestra empresa ha venido contratando para desempeñar tareas en nuestras embarcaciones.

Más allá de lo que resulte de la ley, nuestra intención es operar con el buque no sólo desde y para Uruguay, sino también en puertos de Argentina y Brasil.

El señor Deambrosi hizo hincapié --y quiero referirme al mismo punto-- en que la Marina Mercante Nacional al desempeñarse en tráficos y vender un servicio entre terceros países, está haciendo que ingresen fuentes de divisas al país. Deseo aclarar que nuestra empresa tiene dos tráficos: uno al norte de Europa y otro en la costa este de Estados Unidos y todos esos puertos convergen en la costa este de Sudamérica, es decir, en Argentina, Brasil, Paraguay y Uruguay. También debo destacar que contamos con ocho buques, y si abanderamos el futuro "Uruguay Express", dos serían de nuestra propiedad y se arrendarían seis. En este momento, la empresa cuenta con 29 personas en la calle Rincón 541 y opera con 22.000 contenedores. Creo que lo más importante es que es la primera vez, de lo que podemos recordar como empresa, que hay prácticamente unanimidad de criterios entre los trabajadores, los empresarios y el Poder Ejecutivo en cuanto a lo que esta ley refiere en forma genérica.

En su momento, los tripulantes discutían el aspecto de que la totalidad de ellos debería tener nacionalidad uruguaya.

En su momento, los tripulantes discutían el aspecto de que la totalidad de ellos debería tener nacionalidad uruguaya. Si bien sabemos que este proyecto de ley se aprobó con el criterio de que el 75% fuesen uruguayos, queremos hacer hincapié en que vamos a tripular el barco con 100% de uruguayos, sin perjuicio de lo establecido. No obstante la Cámara de la Marina Mercante Nacional cree que debe existir la posibilidad de que no todos los tripulantes sean uruguayos porque no todos los buques retornan al Uruguay. Ellos pueden ser explotados entre terceros países y en otros tráficos lejos del Uruguay. Muchas veces se hace necesario complementar el número de tripulantes con extranjeros a fin de evitar costos mayores y la urgencia de tener que buscarlos en el Uruguay y enviarlos a los puertos de los respectivos tráficos.

Esto es lo que quería expresar a la Comisión y además manifestarle que Montemar sale adelante con la adquisición de buques. Creo que sería un orgullo para todos nosotros que el 27 de mayo de este año dicha ley pudiera entrar en vigencia.

SEÑOR ARAUJO.- En particular, deseo exponer antes los señores visitantes que hemos estudiado el tema y no tenemos dudas al respecto. De la discusión en la Cámara de Representantes surge la aclaración a todas aquellas interrogantes que nos podríamos haber fomulado. Por lo tanto, hoy no sentimos la necesidad de plantearles ninguna pregunta. Más allá de la postura que cada uno pueda sostener en la materia, la diligencia es algo que se descuenta.

Deseo expresar que vamos a tratar de ingresar al análisis del tema en los plazos más breves posibles. No está en el ánimo de ninguno de nosotros el dilatar este asunto más allá de lo que sea necesario a fin de hacer un estudio más profundo.

SEÑOR PRESIDENTE.- Creo que es oportuno agregar a las palabras del señor senador Araújo que existe voluntad de todos los integrantes de esta Comisión para realizar un informe lo antes posible, ya que luego vendrá la instancia en que ingrese al Pleno y ello no dependerá de esta Comisión.

La Comisión agradece la presencia así como la intervención y los aportes que han realizado en el día de hoy quienes nos visitan.

SEÑOR RAVENNA.- Quería expresar que en cualquier momento estamos a disposición de la Comisión para aclarar los puntos y alcances de la norma.

Muchas gracias.

(Se retiran de Sala los representantes de la Cámara de la Marina Mercante Nacional)

(Se suspende la toma de la versión taquigráfica)

(Es la hora 12 y 2 minutos)